

Saab 9-3 ePower Concept 2010

NEVS-brevet onsdag 26 juni
Föregående tisdag 25 juni

1. **Nytt fiasko för Volvo i viktig kvalitetsundersökning**
2. **Volvo On Call blir standard i alla nya bilar**
3. **Volvo V90 CC som ”specialambulans” i Tyskland utrustad med specialistläkare**
4. **Självkörande Geelybilar får mjukvara från Zenuity**
5. **Svenska Northvolt: Mindre risk för ”production hell”**
6. **Snart kommer nästa skattechock – så dyra blir Sveriges vanligaste bilar**
7. **Frankrikes och Japans regeringschefer möts för att prata Renault-Nissan**
8. **Tre miljoner Hyundai-bilar tillverkade i Tjeckien**
9. **Peugeot rullar ut ny 2008 SUV**
10. **Renault presenterar Triber**
11. **Provkörning av BMW 745Le xDrive iPerformance**
12. **Nya Mustang Shelby GT500 har 770 hästkrafter!**
13. **Pininfarina visar fler bilder på nya drömelbilen**
14. **Nissan e-NV200 som glassbil**
15. **Byton bekräftar – jätteskärmen blir verklighet**
16. **Mitsubishi lanserar V2X – nu kan elbilen driva huset**
17. **Bensinen behöver bli dubbelt så dyr om Sverige ska nå klimatmålen**
18. **Ny rapport: Därför borde vagnskadegarantin skrotas**
19. **Volvo 1800 ES: Snygg avslutning**
20. **Grattis Lynx!**
21. **Seger för Johan Kristoffersson på Nürburgring**



1. Nytt fiasko för Volvo i viktig kvalitetsundersökning

Av Jan-Erik Berggren

Publicerad 20 jun 2019 12:30

Volvo har lanserat hela sitt nya 90- och 60-program i USA. Men ändå blir det bottenresultat i den så viktiga kvalitetsmätningen J.D Power. Volvo är femma från botten i listan där inget märke från Europa är bättre än snittet.



I fjol var Volvo trea från slutet med 122 noterade fel per 100 bilar.
I år var Volvo femma från slutet med 114 fel.

Volvo har ända sedan lanseringen av nya XC90 fått dåliga resultat i den så viktiga amerikanska kvalitetsundersökningen J.D Power. I undersökningen får bilköpare berätta om hur bilen varit de första 90 dagarna efter ett köp. Antal problem noteras och varje tillverkare får en siffra över antalet problem per 100 sålda bilar.

Volvos USA-chef Anders Gustafsson medgav i en intervju nyligen att undersökningen är viktig för Volvos försäljning i USA och att de dåliga resultaten beror på mjukvaruproblem med de första XC90-bilarna. Enligt Gustafsson vet Volvo var problemen finns och det har vidtagits åtgärder för att förbättra resultaten.

Men det går trögt att klättra på listan. I fjol var Volvo trea från slutet med 122 noterade fel per 100 bilar. I år var Volvo femma från slutet med 114 fel.

LÄS MER: [Volvos USA-chef i stor intervju om kvalitet och den nya fabriken]



Korea i topp i år igen

Förra året svepte Hyundai hem flera topplaceringar i de olika bilkategorierna. Dess premiummärke Genesis, som inte finns i Sverige, var bästa märke totalt med 68 fel per 100 bilar. Systermärket Kia var tvåa och Hyundai trea före Porsche, Ford och Chevrolet.

2019 fortsätter dominansen från Korea med Genesis före Kia och Hyundai i topp. Porsche rasade till under snittet på 93 fel. Därmed klarade sig ingen tillverkare från Europa över snittet. Ford, Lincoln och Chevrolet följde efter topptrion från Korea.

2018 var genomsnittet 93 fel, precis som i år. Men kanske har lägstanivån ökat en aning. 2018 fick Land Rover det sämsta resultatet med 160 fel men ett år senare var antalet fel nere i 130.

VOLVO I BOTTEN I KVALITETSUNDERSÖKNING

Fel per 100 fordon

1 Genesis 63
2 Kia 70
3 Hyundai 71
4 Ford 83
5 Lincoln 84
6 Chevrolet 85
7 Nissan 86
8 Dodge 90
9 Lexus 90
10 Toyota 90
11 Buick 92
12 genomsnittet 93
13 GMC 94
14 Mazda 94
15 Mercedes 94
16 Porsche 96
17 Honda 98
18 Cadillac 100
19 Jeep 100
20 Infiniti 101
21 BMW 102
22 RAM 105
23 Audi 106
24 Mini 107
25 Acura 110
26 Chrysler 113
27 Subaru 113
28 Volkswagen 113
29 Volvo 114
30 Alfa Romeo 118
31 Mitsubishi 121
32 Jaguar 123
33 Land Rover 130

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Volvo On Call blir standard i alla nya bilar

Mattias Rabe

19 juni 2019

I Volvo-bilar av årsmodell 2020 och framåt kommer Volvo On Call inte längre att vara en tilläggstjänst och -funktion som köparen väljer. Volvo On Call blir nämligen standard i alla nya bilar som säljs på de nordiska marknaderna.



Volvo On Call introducerades 2001 och så sent som för ett par år sedan uppdaterades systemet till att bland annat innehålla fler uppkopplade tjänster. Från början var Volvo On Call, ibland förkortat till VoC, ett system för säkerhet, trygghet och spårning med hjälp av ett installerat SIM-kort i bilen. Vid exempelvis utlösning av krockkuddarna skickade VoC automatiskt ett larm om incident, med bilens position. Systemet kunde även triggas manuellt via On Call-knappen (placerad bredvid en SOS-knapp) och de åkande fick då kontakt med en operatör. Dessa funktioner finns kvar än i dag, precis som den uppskattade möjligheten att fjärrstarta parkeringsvärmaren (möjligt via SMS sedan 2011), men VoC har under åren byggts ut allt mer och omfattar i dag även en mobiltelefonapplikation som bland annat hjälper bilägaren att hitta sin bil på parkeringen, erbjuder synkronisering mellan användarens kalender och bilens navigation, styra bilens lås och föra körjournal. Är bilen en av Volvos laddhybrider finns det också funktioner för att se batteristatus, förvärma eller -kyla bilen, senarelägga laddning och mycket annat.



Så här såg Volvo On Call ut förut.

Volvo On Call har varit en tilläggstjänst på de nordiska marknaderna. I Sverige har runt 80 procent av sålda Volvo-bilar tillvalet VoC (283 000 aktiva abonnemang), i Norge är motsvarande siffra 95 procent. Från och med årsmodell kommer andelen uppgå till 100 procent. Volvo On Call blir nämligen standard i alla nya Volvo-bilar.

LÄS MER: Nu måste alla nya bilar i EU ha eCall

– När Volvo On Call nu blir standard får Volvo-kunder på de nordiska marknaderna, utöver eCall, tillgång till fler tjänster. Tjänster som gör bilägandet både enklare, säkrare och tryggare, säger Jesper Mattiasson, ansvarig för Volvo On Call på Volvo Car Sverige.

LÄS MER: Volvo väljer Google Android

Utöver eCall, som enligt ett EU-beslut måste finnas som standard i alla nya bilmodeller sedan 1 april 2018 och som erbjuder automatiskt krocklarm med operatörskontakt, ger VoC tillgång till assistans vid vägkanten oavsett bilens position, stöldvarning och hjälp med spårning och flertalet andra tjänster.

S60, V60 och V60 Cross Country modellår 2019 2020 kan i efterhand uppgraderas till Volvo On Call. För alla Volvo On Call-tjänster krävs ett abonnemang som numera kostar 375 kronor per år.

Mattias Rabe



3. Volvo V90 CC som ”specialambulans” i Tyskland utrustad med specialistläkare

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-06-19, 06:37

I tyska Heidelberg sjösätter man nu ett pilotprojekt vars mål är att sänka antalet dödsfall i trafiken. För att göra det ska man nu börja använda sig av en "Medical Intervention Car" som ska assistera ambulans och räddningstjänst vid trafikolyckor. Man behövde ett lämpligt fordon för uppgiften – valet av fordon föll på Volvo V90 Cross Country. Dessa V90 Cross Country som ska användas som "Medical Intervention Car" har i mångt och mycket samma utrustning som en vanlig ambulans, men ska köras av specialistläkare och specialistsjuksköterskor.



Många som omkommer i trafiken gör det på grund av blodförlust. Därför är alla specialambulanser utrustade med både utrustning och blod för att kunna ta hand om de skadade direkt när de anländer till olycksplatsen.

"Medical Intervention Car" ska användas när en ambulanshelikopter inte är tillgänglig.

Projektet ska pågå i två år och sedan utvärderas och projektets vision är färre dödsfall kopplat till brist på resurser och expertis. Faller projektet väl ut kommer dessa fordon tas i bruk permanent. Om detta fungerar bra i Tyskland kanske det vore något för Sverige att ta efter.



[Prov: Vi kör Volvo V90 Cross Country polisbil – en mycket lyckad utryckningsbil]

NyTeknik

4. Självkörande Geelybilar får mjukvara från Zenuity

TT 2019-06-19 14:28

Svenska Zenuity ska leverera förarassisterande teknik och system för självkörande bilar till kinesiska Geely.



Civilingenjören Erik Coelingh på Zenuity utvecklar sensorer som ska läsa av och analysera trafiken för att optimera körsäkerheten.

Dealen innebär att samtliga bilmärken i Geelys portfölj, vilken bland annat inkluderar Geely Auto och Polestar kommer att utrustas med Zenuitys mjukvara.

Volvo Cars och bilsäkerhetsföretaget Autolivs gemensamma bolag Zenuity bildades 2017.

Snåriga regelverk och tekniska utmaningar har gjort att prognosen för de självkörande bilarnas breda genomslag skjutits fram.

Så gick Einride från idé till världsledande på tre år

Världspremiär för Einride – en självkörande lastbil på allmän väg

Självkörande uppstickarna tar sig ut på svenska vägar

”Vi kan inte vänta tills allt är perfekt”

NyTeknik

5. Svenska Northvolt: Mindre risk för "production hell"

Linda Nohrstedt

2019-06-19 08:00

Tesla har haft svårt att öka produktionsvolymerna i både sin bil- och batterifabrik. Men Northvolts vd Peter Carlsson tror att det svenska upplägget för battericelltillverkning minskar risken för liknande problem.



Northvolt har precis fått löften om pengar för den första delen av battericellfabriken i Skellefteå. I Västerås pågår redan installationerna i företagets utvecklingsanläggning, Northvolt Labs. Där är tanken att celltekniker och produktionsprocesser ska kunna testas innan storskalig tillverkning drar igång i den stora fabriken i Skellefteå.

Västeråsanläggningen blir en mindre kopia av Skellefteåfabriken. 150 containrar med tillverkningsmaskiner har redan anlänt. Uppackning och installationer kommer att pågå över hela sommaren.

– Jag ser det som vår förträning innan det stora testet uppe i Skellefteå, säger Peter Carlsson, vd på Northvolt.

"Man får dålig rygg av att sova i sovsäck på betonggolv"

Hans förra arbetsplats, amerikanska Tesla, har haft problem med att få upp volymerna i sin tillverkning av både bilar och batterier. Vd Elon Musk har talat om "production hell" och det har rapporterats om att han har sovit i sovsäck i fabriken.



Northvolts fabrik ska tillverka celler till litiumjonbatterier.

Risken för sådana problem i Skellefteå är inte så stor, enligt Peter Carlsson, tack vare upplägget med den mindre utvecklingsanläggningen i Västerås. Där ska cellproduktionen komma igång mot slutet av året.

– När vi väl kommer igång i fjärde kvartalet kan vi börja utbilda oss själva och sätta processparametrarna för hur vi producerar cellerna. Det minimerar ju risken för när vi väl står uppe i Skellefteå i slutet av 2020 och början av 2021 och ska trimma in processerna så har vi redan jobbat med det i två år i Västerås, säger han.

Så du kommer inte att behöva sova i sovsäck i fabriken?

– Jag tror inte att jag kommer att behöva sovsäck men däremot tror jag att jag kommer att spendera väldigt mycket tid där. Jag tror att man får dålig rygg av att sova i sovsäck på betonggolv.

”Utrustningsleverantörerna kan välja och vraka på kunder”

En möjlig flaskhals för Skellefteåfabriken är tillgången på maskinerna som ska tillverka battericellerna. Men Peter Carlsson uppger att köpekontrakt är säkrade. Merparten av maskinleverantörerna finns i Asien.

– Innan maskinerna står på kaj i Skellefteå kommer man alltid att vara lite orolig. Men rent generellt är de kontrakterade och det känns väldigt bra. Vi krigar med ett antal batteriföretag som också expanderar rejält. Utrustningsleverantörerna kan välja och vraka på kunder i dagsläget, säger han.

Några europeiska leverantörer finns dock också med på listan. ABB och Siemens är anlitade för att integrera kontrollsystemen så att processtegen ska bli enkla att optimera. Flera andra europeiska företag är inblandade i att automatisera materialflödena, bland annat med förarlösa fordon, så kallade AGV:er.



Peter Carlsson



LINDA NOHRSTEDT

RELATERADE ARTIKLAR

Energi
Skellefteå laddar för Northvolt – spanat på Teslas batterifabrik

Energi
Nevs-ägarens gigaplan: Större än Northvolt

Energi
Grönt ljus för Northvolt – men osäkerhet kring litiumjontekniken

Energi
Klart: Northvolt börjar bygga i augusti

Fordon
Rapport: VW:s batterileverantör klarar inte tempot

auto motor & sport

6. Snart kommer nästa skattechock – så dyra blir Sveriges vanligaste bilar

Av Elias Medelberg, Publicerad 2019-06-19, 06:29, uppdaterad 2019-06-19, 09:02

Vid årskiftet är det dags för ännu en skattehöjning när alla bilar börjar redovisas med förbrukningssiffror från WLTP-cykeln. Har du planer på att köpa en fossilbil – gör det före 1 januari.



Den höga skatten på bilar blir tillsammans med den höga skatten på drivmedel en superkombo för regeringens pengasug. Priset på bensin har ökat och tillsammans med skattehöjningarna på drivmedel betalar man nu över tio kronor per liter i enbart skatt.

Vi har länge behövt en körcykel som ger oss mer verklighetstrogna förbrukningssiffror. Nu när vi äntligen fått det finns det givetvis en hake. Höjda förbrukningssiffror ger högre skatt på bilarna eftersom koldixidutsläppen ska beskattas. Tillsammans med de förhöjda skatterna som kom 2018 med Bonus-malus riskerar skatten att hamna på mycket höga nivåer.

En BMW 520d kommer från den 1 januari 2020 att kosta närmare 30.000 kronor i enbart skatt sett över de tre första åren. Till och med laddhybrider får en liknande ekonomisk smäll då många laddhybrider kommer att få rejält sänkta bonusar, och i värsta fall tappar de hela bonusen. Endast elbilar står kvar opåverkade.

Tittar man även på skatterna för drivmedel inser man hur hårt drabbade bilister är av de höga skatterna. Sedan 2014 har skatten på bensin höjts fem gånger. Det blir inte bättre av att skatten på bensin förmodligen kommer att höjas än mer. 2017 införde regeringen en skattehöjning med två procentenheter utöver den höjning som sker på grund av inflationen.

Denna överindexering försvann när Moderaterna/KD fick igenom sin budget förra året, men Isabella Lövin (MP) har lovat att den ska komma tillbaka. Detta redan vid årsskiftet, alltså samtidigt som bilskatten ökar på grund av WLTP. Fast med tanke på uppmärksamheten Bensinupproret 2.0 har fått kanske regeringen väljer att inte återinföra överindexeringen, däremot har Stefan Löfven (S) gått ut och sagt att en sänkning av drivmedelskatten inte är aktuell.

Skattehöjningen som sker till följd av bytet till WLTP kan med lite tur inte bli så illa som befarat och i bästa fall blir det inte ens en höjning. Enligt Bil Sweden är en anpassning av skattetarifferna till de högre förbrukningssiffrorna planerad, alltså kan det bli så att skatten inte ändras alltför mycket när vi går över till WLTP. Dock är skatterna fortfarande väldigt höga, framför allt efter införandet av Bonus-malus som ni troligtvis läst er trötta på vid det här laget.

Det är ändå viktigt att påpeka att skatten för bilar blivit ofantligt mycket högre, exempelvis hade skatten för en XC40 T3 om den hade funnits 2014 legat på 900 kronor. Idag är den uppe i nästan 4.500 kronor de första tre åren, och den höjs kanske ytterligare 1 januari.

Bonusen för elbilar påverkas inte av bytet till WLTP, elbilar kan därför bli ännu lite mer förmånliga jämfört med fossilbilar. Dock finns det problem om fler köper elbil, det innebär att det blir fler bilar som det inte betalas skatt för. Då kommer frågan var skattepengarna ska komma ifrån när fler byter till skattebefriade miljöbilar. Det troliga är att vi får en kilometerskatt som skulle gälla alla bilar.

Tyvärr är det alltså sannolikt att bilisterna fortsatt får betala mer skatt även i framtiden, för pengarna ska in. Ju mer desto bättre för alla, förutom de som behöver köra bil.

Dieselbilarnas ökning: 366 procent

Volvos nyligen lanserade lätthybrider ser ut att dra nytta av bytet till WLTP. En XC60 B5 med 235 hk har lägre utsläpp än den betydligt mindre XC40 D4 med 190-hästars diesel. Volkswagen Tiguan tycker inte om WLTP, klart högre förbrukning än tidigare och med det över 4.500 kronor högre malusskatt. Kraftfulla dieslar straffas med WLTP-cykeln, XC40 D4 som nämns ovan får malusskatt på nästan 10.000 kronor.

Bilmodell	Skatt 2014	Skatt 2019	Skatt 2020	Ökning sedan 2014
Audi A4 40 TDI	1 229	4 282	7 398	6 169
Audi Q2 35 TDI S tr	1 881	5 619	8 121	6 240
Audi Q5 40 TDI S tr	2 347	6 674	12 218	9 871
BMW 520d Touring	1 462	4 760	9 687	8 225
Volvo V60 D3	1 089	3 995	6 001	4 912
Volvo V60 D4 AWD	1 601	5 046	7 398	5 796
Volvo V90 D3	1 508	4 855	6 915	5 406
Volvo XC40 D4 AWD	1 741	5 333	9 326	7 584
Volvo XC60 D4	1 648	5 142	7 880	6 232
Volvo XC60 D4 AWD	2 364	6 097	9 326	6 962
Volvo XC60 B4 AWD	2 504	6 433	8 964	6 460
Volvo XC60 B5 AWD	2 504	6 433	8 964	6 460
Volvo XC90 B5 AWD	2 813	7 880	10 893	8 080

VW Golf 1,6 TDI	716	3 231	5 237	4 521
VW Tiguan 2,0 TDI 190 DSG 4Motion	2 486	7 036	11 616	9 130



Extrema bilar innebär extremt hög skatt, men inte alltid så stor skattehöjning.

Bensinbilarnas ökning: 578 procent

De absolut största motorerna ser inte ut att påverkas nämnvärt av WLTP. Audi R8 spottar endast ur sig 1 gram CO_2/km mer i WLTP-cykeln jämfört med i NEDC-cykeln. Bugatti Chirons utsläpp sjunker (!) från 516 till 506 g CO_2/km. Samtidigt blir kraftfulla motorer i vanliga bilar dyrare. BMW 530i med fyrhjulsdrift kommer att kosta nästan 16.000 kr mer i skatt de första tre åren. Utöver det kommer bilar registrerade före 1 januari att ha lägre skatt vilket kan påverka andrahandsvärdet.

Bilmodell	Skatt 2014	Skatt 2019	Skatt 2020	Ökning sedan 2014
Audi A1 30 TFSI	360	1 672	2 984	2 624
Audi R8 V10 Performance	3 980	20 956	21 277	17 297
Audi Q2 35 TFSI S tronic	440	2 492	5 334	4 894
Bugatti Chiron	8 340	44 282	43 212	34 872
BMW 330i	740	3 722	6 297	5 557
BMW 520i Touring	820	4 050	8 758	7 938
BMW 530i	720	3 640	8 116	7 396
BMW 530i xDrive	900	4 478	9 721	8 821
Porsche Macan S	2 100	10 898	15 927	13 827
Skoda Octavia 1,0 115	360	1 590	3 312	2 952
Volvo V60 T4	1 100	5 548	7 260	6 160

Volvo V60 T5 AWD	1 300	6 618	8 865	7 565
Volvo V90 T4	1 180	5 976	7 795	6 615
Volvo V60 T5	1 160	5 869	7 688	6 528
Volvo V60 T6 AWD	1 360	6 939	9 400	8 040
Volvo V90 T6 AWD	1 600	8 223	10 684	9 084
Volvo V90 CC T5 AWD	1 460	7 474	10 042	8 582
Volvo XC40 T3	900	4 478	6 190	5 290
Volvo XC60 T4	1 320	6 725	9 507	8 187
Volvo XC90 T5 AWD	1 700	8 758	12 503	10 803
VW Golf 1,5 TSI	360	1 836	3 640	3 280
VW Tiguan GT 2,0 TSI	1 520	7 795	11 540	10 020
Porshce 911 Carrera S	2 120	11 005	13 038	10 918

Hybridbilar: 171 procent ökning

Vanliga hybrider blir inte jättemycket dyrare. De som ligger under malusgränsen på 95 gram CO2/km i NEDC men över i WLTP-cyklen blir procentuellt sett mycket dyrare. Större bilar får högre malusskatt med WLTP.

Bilmodell	Skatt 2019	Skatt 2020	Höjning*
Hyundai Ioniq Hybrid	360	1 016	656
Kia Niro Hybrid	360	1 590	1 230
Toyota Corolla 1,8 Hybrid	360	852	492
Toyota Prius+	1 262	3 312	2 050
Toyota RAV4 2WD 220	934	2 902	1 968
Honda CR-V 2WD 145	2 410	5 762	3 352

**) Så mycket ökar skatten från 31 december till 1 januari 2020.*

Detta gäller om bilen inte levereras i tid

Skriv in i avtalet när bilen ska vara levererad. Om det inte har skett gäller MRF:s (Handlarorganisationens) leveransvillkor – så kallad skälig tid. För en ny bil betyder det tolv veckor från det att avtalet skrivs under och 16 veckor om man har beställt en bil enligt egna specifikationer. För att man ska ha rätt till skadestånd på grund av högre fordonsskatt eller att man missar bonus krävs det antingen att säljaren har utlovat leverans före 1 januari 2020 eller att tidsgränserna ovan har överskridits – men om förseningen ligger utanför återförsäljarens eller tillverkarens kontroll har man ingen rätt till skadestånd.



XC90 T8 Twin Engine förlorar hela bonusen.

Laddhybrider: 26 procent billigare

En del laddhybrider får det rejält jobbigt på grund av WLTP, då stora delar av bonusen försvinner. Exempelvis tappar XC90 T8 Twin Engine hela sin bonus på 16.684 kronor efter 31 december.

BIL	Bonus 2019	Bonus 2020	Sänkning*
BMW 530e	19 183	14 185	4 998
Kia Optima Plug-in	32 511	31 678	833
Mitsubishi Outlander PHEV	26 680	21 682	4 998
Volvo V60 T6 AWD	25 014	20 849	4 165
Volvo V60 T8 AWD	25 014	21 682	3 332
Volvo XC40 T5 T.E.	28 346	21 682	6 664
Volvo XC60 T8 AWD	25 014	14 185	10 829
Volvo XC90 T8 AWD	16 684	–	–

**) Så mycket sänks bonusen från 31 december till 1 januari 2020.*

Dyr utrustning blir dyrare

Redan nu redovisas varierande utsläppssiffror för samma modell med olika utrustning. Exempelvis släpper en V60 D4 AWD med 20-tummare ut 7 gram CO_2/km mer än om den har standardmonterade 17-tumsfälgar. Det höjer skatten med 750 kronor de första tre åren, efter 31 december kommer den siffran stiga till 1.070 kr.

Däremot blir V90 Cross Countrys utsläpp lägre med de största fälgarna än med de näst minsta fälgarna. Kom ihåg att denna skattehöjning följer med bilen hela dess livslängd, även om man byter till fälgar som sänker förbrukningen.

Bilar med automatlåda har alltid släppt ut mer än bilar med manuella dito men i WLTP kan skillnaderna bli större och skatten bli ganska mycket högre med automat, det gäller även fyrhjulsdrift. Håll koll på utsläppen när det ska väljas utrustning!

Fyrhjulsdrift: 12 procent ökning

Bilmodell	Framhjulsdrift	Fyrhjulsdrift	Ökning 2018	Ökning 2019
Volvo V60 D3 (NEDC) 2019	114 CO_2/km	128 CO_2/km	1 148	–
Volvo V60 D3 (WLTP) 2020	138 CO_2/km	150 CO_2/km	–	1 284

Större fälgar: 88 procent ökning

Bilmodell	17-tumsfälg	20-tumsfälg	Ökning 2018	Ökning 2019
Volvo V60 D4 AWD aut (NEDC) 2019	128 CO_2/km	135 CO_2/km	574	–
Volvo V60 D4 AWD aut (WLTP) 2020	149 CO_2/km	159 CO_2/km	–	1 070

Automatlåda: 324 procent ökning

Bilmodell	Manuell	Automat	Skattehöjning	Ökning 2019
XC40 D3 (NEDC) 2019	127 CO_2/km	131 CO_2/km	328	–
XC40 D3 (WLTP) 2020	143 CO_2/km	156 CO_2/km	–	1391

Min åsikt: "Kör du mer ska du betala mer skatt"

Att köra bil är ingen rättighet och sänkta drivmedelsskatter borde inte ens vara ett ämne år 2019. Ja, jag bor i Stockholm och åker kollektivt till jobbet. Jo, jag förstår att det finns många som får det svårt med det höga drivmedelspriset. Nej, jag har inte råd med en elbil. Absolut, jag gillar att köra bil.

Regeringens plan verkar vara att straffa svenska bilister för hela världens utsläpp. Bensinen blir dyrare och när NEDC byts ut till WLTP kommer bilskatten att bli skyhög. Däremot tycker jag inte att de höga skatterna är problemet, det är vad som skattas som behöver ändras.

Årlig skatt på bilar är fel, det är egentligen bara byggandet av bilen och motorns fossileldning som är dålig för miljön. En entusiastbil som körs 30 mil per år ska inte skattas lika mycket som en bil som används för pendling många mil per dag.

Det är köpet av ny bil som ska beskattas, och sedan nyttjandet av den. Folk som kör mer ska betala mer skatt, ta bort årlig skatt och höj skatten på drivmedel.

Lantbrukarna kommer svälta ihjäl! Nej, hur svårt ska det vara att ge de som behöver rabatt på drivmedel det? Då menar jag inte att man ska få köpa bensin billigare bara för att man vill köpa lite dyrare kött till helgen. Inte heller de som enligt dem själva måste köra bil till jobbet ska få rabatt, dessa får helt enkelt investera i en elbil. Vilket borde bli en bra investering om man kör till jobbet med den varje dag. Har man inte råd är det väldigt synd, för elbilar är överlägsna fossildrivna bilar.

Tyvärr kommer ett fåtal att komma i kläm när vi ska sänka utsläppen, men det måste ske. Det är det ingen frågan om.

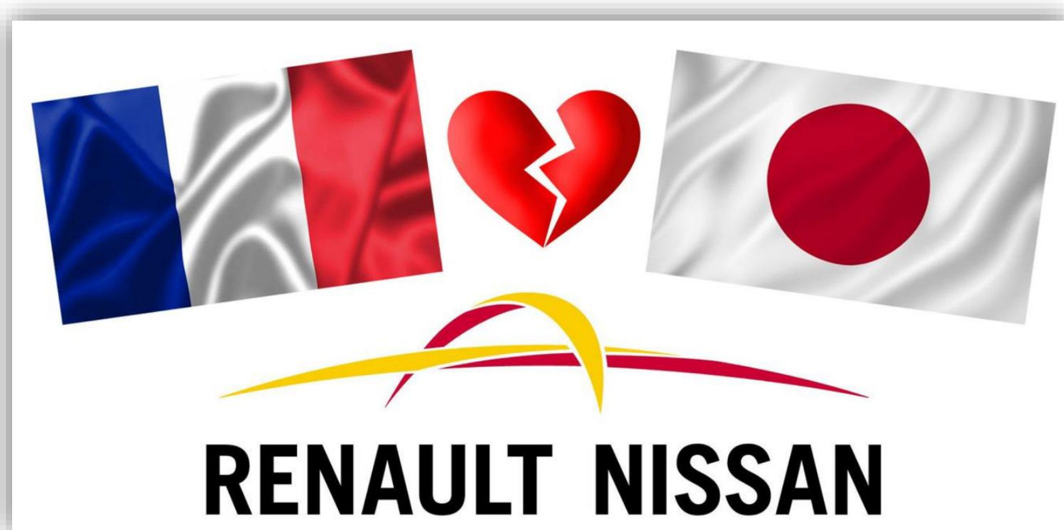
Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Frankrikes och Japans regeringschefer möts för att prata Renault-Nissan

Mattias Rabe

19 juni 2019

Det är infekterat mellan Renault och Nissan, så pass att franska presidenten Emmanuel Macron och japanska premiärministern Shinzo Abe nästa vecka ska träffas för att diskutera läget.



Det har varit frostiga relationer mellan allianskollegorna Renault och Nissan ett bra tag. Inte blev det bättre av att Carlos Ghosn, tidigare vd och styrelseordförande för Renault samt styrelseordförande för både Nissan och Mitsubishi, arresterades efter misstanke om grov ekonomisk brottslighet som ser ut att ha drabbat Nissan extra hårt. Det senaste i konfliktupptrappningen är Nissans ovillighet till att låta Renault och FCA-koncernen gå samman, om det inte sker på japanernas villkor.

Nu har det nått så långt att regeringscheferna i Frankrike och Japan har blivit involverade. I nästa vecka åker franska presidenten Emmanuel Macron till Japan för att träffa bland annat kejsare Naruhito, men han ska även träffa japanska premiärministern Shinzo Abe och enligt Macrons regeringskontor kommer det mer eller mindre garanterat att föras samtal om Renault-Nissan-konflikten, inte minst då franska staten har ett stort egenintresse som 15-procentig ägare av Renault, som i sin tur äger 43,4 procent av Nissan.

Vad ett samtal mellan de båda ländernas regeringschefer kan leda till återstår att se. Kanske samtalet kommer för sent, för dagen innan Macron landar i Japan håller Nissan bolagsstämma. Det har ryktats om att Renault, som ren hämnd för att FCA-affären gick i stöpet, har smitt planer att avsätta Hiroto Saikawa, Nissans nuvarande vd.

Mattias Rabe

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Tre miljoner Hyundai-bilar tillverkade i Tjeckien

Peter Klemensberger 21 juni 2019

Jubileum i tjeckiska Nošovice när Hyundai-fabriken tillverkade bil nummer 3 000 000. En bil som de flesta andra gick på export till Tyskland.



Hyundais fabrik i tjeckiska Nošovice har tillverkat bil nummer 3 000 000, en Hyundai i30 N för export till Tyskland (vår provkörning av modellen kan du läsa i sin helhet här). Milstenen uppmärksammades bland annat med inbjudna lokalpolitiker.

Fabriken öppnade 2008 och skruvar i dag samman 1 500 bilar per dag. Förutom i30tillverkas där även modellen Tucson som utgör 30 procent av de tillverkade bilarna.

Fabriken sysselsätter 3 400 anställda och 500 robotar. Bilarna går på export till 69 länder, de flesta inom Europar där Tyskland är den största marknaden men bilar går även på export till Australien, Egypten, Mexiko och Saudiarabien.

Fabriken är Hyundais enda inom den Europeiska Unionen, koncernkollegan Kia har en fabrik i slovakiska Žilina. I Turkiet har Hyundai dock tillverkat bilar sedan 1997.



GALLERI
Hyundai i30 N 2018
33 bilder

Feber

9. Peugeot rullar ut ny 2008 SUV

av Bobby Green 2019-06-19 kl 09:00

Kommer som elbil



FILM: ***https://youtu.be/eZNlrs85GDk***

Peugeots kompakta SUV 2008 presenteras nu i en ny generation. Förutom ett utseende som passar bra in bland övriga modeller erbjuds den som ren elbil - något som säkerligen kommer att uppskattas av många.

Modellen mäter 4,3 meter på längden och har en hjulbas på 2,6 meter. I bagageutrymmet ska det gå in 434 liter. Insidan bjuder på den senaste generationen av i-Cockpit. Med denna får du en kompakt ratt med bra grepp, en tio tum stor kapacativ pekskärm på mittkonsolen och en head up-display som visar information i 3D.

Mest intressant med bilen är nog eldriften. Denna version kallas för e-2008 SUV och under skalet finns en elmotor på 136 hästar med 260 newtonmeter i vrid. Den matas av ett batteripack på 50 kWh och enligt WLTP ligger räckvidden på 31 mil. Att ladda tar 16 timmar via ett vanligt eluttag. Har du en laddbox tar det mellan 5-8 timmar. Står du vid en laddstation som erbjuder 100 kW tar det 30 minuter att ladda upp till 80 procent. Vill man inte köra elbil finns även bensin- och dieselmotorer med olika effektuttag.

Global lansering är i slutet av året. Några priser har vi tyvärr inte än.



10. Renault presenterar Triber

Av Bobby Green

2019-06-19 kl 19:00

Kompakt sjusitsig SUV för Indien



FILM: ***https://youtu.be/V4GF6MVkBGU***

Renault presenterar nu ytterligare en SUV och den heter Triber. Modellen har plats för sju stycken personer och är speciellt framtagen för den indiska marknaden. Trots att man får plats med mycket folk i bilen är den kompakt. Endast 3,99 meter på längden, 1,73 på bredden och 1,64 på höjden. Hjulbasen mäter 2,63 meter och torrvikten ligger på låga 947 kilo.

Med alla stolar på plats går det endast in 84 liter bagage. Med sex säten är siffran upp till 320 liter och tar man bort sista och andra raden går det in 625 liter. Andra raden sitter på räls och är lätt att skjuta fram och tillbaka. De två små stolarna längst bak ska även vara enkla att lyfta i och ur.

Triber bygger på en ny modulär plattform som Renault tagit fram för sitt B-segment i Indien. Motorn delar man med Clio och det är en trecylindrig maskin på 1,0 liter som ger 72 hästar och 96 newtonmeter i vrid. Till den kopplas antingen en fempetad manuell låda eller en automat-låda.

Modellen lanseras under andra halvan av året.

auto.ndtv.com +




TRIBER
RENAULT



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. Provkörning av BMW 745Le xDrive iPerformance

Peter Klemensberger

22 juni 2019

Ansiktslyfta 7-serie tar ett steg bort från 5-serie, och laddhybriden får mer effekt samt större batteri.



Sällan har begreppet "facelift" känts mer passande. Grillen har blivit enormt mycket större. Njurarna har vuxit samman och sveper nu upp över huven. Ingreppet har höjt framkanten hela fem centimeter. Vad du tycker om utvecklingen spelar mindre roll, det här är ett krav från den kinesiska marknaden. Där säljs 40 procent av alla 7-seriebilar, och kineserna tycker att det ska synas ordentligt att man har råd med en 7-serie. Då lyssnar BMW.

Ingreppet passar också in i tillverkarens allmänna försök att i högre grad särskilja myrboet av BMW-modeller från varandra. Men faceliften stannar inte vid bara kosmetika. Störst förändringar får hybridversionen BMW 745e. Man kastar ut tvåliters-fyran som satt i 740e och trycker ner en rak sexa på tre liter. Med elmotorn blir det en systemeffekt på 394 hästkrafter, 68 fler hästkrafter än tidigare. Skillnaden sitter i förbränningsmotorn, elmotorn är snarlik. Det är kanske inte den utvecklingen som den miljösinnade hybridkunden efterfrågar, men det gör BMW-hybriden mer Mercedes-kompatibel. Mercedes S 560 e kombinerar elmotor med en treliters V6-motor och då kan inte BMW vara sämre.

För att ytterligare markera att den här bilen har alldeles speciella ambitioner finns möjligheten till start med launch control. För dig som inte normalt kör på bana kan jag berätta att du först aktiverar "launch control mode", och sedan trycker både broms och gas i botten. När du sedan släpper bromspedalen skickar 600 Nm iväg dig som ur en katapultstol. 0-100 km/h går på 5,1 sekunder och jag tror att miljösamvetet blåste bort i fartvinden.



Skinnklädsel är standard i 7-serien, i fem olika färger.

Mer användbart än launch control är tveklöst det 30 procent större batteriet som ger en elektrisk räckvidd på fem mil i WLTP-cykeln. Räckvidden är på papperet bara någon kilometer bättre än tidigare, men då mätte man räckvidden med den snälla NEDC-cykeln. Verklig räckvidd har blivit 30 procent längre.

Komforten är så klart i toppklass. Adaptiv luftfjädring är standard i alla modeller och den bär vikten med värdighet. Även i sportläget känns det att det är 2,2 ton som förflyttas och att fokus ligger på att personerna i baksätet ska må bra. Framtill sitter jag i en förnämlig, nappaklädd fåtölj som pysslar om mig på alla tänkbara sätt – svalkar, värmer och masserar mig.

Bilen är knäpptyst i det helelektriska läget. Elmotorn hörs inte alls och vägljudet är extremt väldämpat. Nytt är bland annat extra tjock isolering runt bakre hjulhusen och B-stolpen samt att de laminerade sidorutorna har blivit fem millimeter tjockare. Man sitter i en knäpptyst komfortbubbla.

Elmotorns vridmoment finns tillhands direkt och den känns aldrig svag. Men elmotorns 113 hästkrafter innebär förstås en begränsning i prestandan om jag vill köra helt avgasfritt. I el-läget är toppfarten begränsad till 110 km/h, på grund av den höga elförbrukningen i höga farter. Vill jag köra fortare hjälper bensin-sexan till.

Jag provkör också 750i som har en traditionell V8 med dubbelturbo och kan inte annat än imponeras av dess mjukhet och kraft. Och ljudet! 530 hästkrafter känns, den lirar i en högre division. Men den låter mer än laddhybriden. Det är för övrigt de konventionella drivlinorna som säljer mest, laddhybriden står för ungefär sju procent av volymen globalt sett. På svenska marknaden är laddhybriden betydligt viktigare, men på den stora kinesiska marknaden säljs inga laddhybrider alls.

Nytt i år är också att BMW följer med i trenden med röststyrning. Standard är ”BMW Intelligent Personal Assistent”. När jag säger ”Hey BMW” på engelska eller tyska frågar min assistent vad hon kan hjälpa till med. Jag kan till exempel be om mer värme eller en speciell låt eller att hon lägger in den närmaste bensinstationen på navigationen. Men det här med röststyrning är inte lätt. När hon för tredje gången sätter på fel melodi tar tålamodet slut – hon får sparken!



Med rak sexa och en elmotor under huven blir det trångt om saligheten.

Tre frågor



Alexey Kezha
BMW exteriördesigner

Varför har ni gjort grillen så stor?
– Över 40 procent av försäljningen av 7-serie går till Kina, och det är viktigt att vi lyssnar på vad kunderna säger. En av de tydligaste signalerna från Kina var att status och närvaron var viktig. Vi såg därför till att nya 7-serie skiljer sig mer från 5-serie.
Var de för lika förut?
– Jag vill inte säga att de var för lika, men en av våra nya designfilosofier är att ge varje modellserie ett mer unikt utseende. Du ser det också på nya X5 och X7.
Håller den kinesiska marknaden på att ta över som smakdomare?
– Nej, vi lyssnar till alla marknader.



745Le innebär sexcylindrar och elmotor. Designen i princip densamma bakifrån.

Det här är nytt!

Rak sexa

Plug-in-versionen får sex cylindrar i stället för fyra, den får också ett större batteri.

Intelligent assistent

Med röststyrning kan du styra klimat, radio, navigation.

Uppnosig

Grillen har svällt rejält och är 50 millimeter högre.



Batteriet inkräktar en del på bagageutrymmet. 95 liter försvinner.



Typ 2-uttag. Laddhybriden har fem mils räckvidd i WLTP-cykeln.

BMW 745Le xDrive iPerformance
Pris 1 134 800 kronor, säljs nu. 750i xDrive 1 120 000, 730d xDrive 964 800, 740d xDrive 1 035 800, 750d xDrive 1 116 000, 745e iPerformance 1 055 800 kronor.

Motor Bensin-el. Längsmonterad 6-cyl radmotor 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Dubbelturbo. Kompression 11,0:1. Borrning/slag 94,6/82,0 mm, cylindervolym 2 998 cm3. Max effekt 286 hk (210 kW) mellan 5 000-6 000 r/min, max vridmoment 450 Nm vid mellan 1 500-3 500 r/min. Elmotor 113 hk (83 kW), total effekt 394 hk, 600 Nm. Batterityp litium-jon, 12,0 kWh.

Kraftöverföring Fyrhjulsdrift. 8-växlad automat.

Fjädring/hjulställ Luftfjädring, krängningshämmare fram/bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel med 5 länkarmar.

Styrning Elmotordriven servo. Bakhjulstyrning. Vändcirkel 12,9 meter.

Bromsar Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul Fälgbredd 8,0 tum, däck 245/50 R18.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 321 (kort version 307), längd 526 (kort version 512), bredd 190, höjd 148, spårvidd f/b 161/164. Markfrigång 13,5. Tjänstevikt 2 160, maxlast 545, max släpvagnsvikt 0. Tank 46 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 420 liter (övriga 515 liter).

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 5,1 s, toppfart 250 km/h.

Bränsleförbrukning Blandad körning 0,23-0,26 l/mil. CO2 52-59 g/km. Elförbrukning 1,58-1,63 kWh/mil. Räckvidd 5,0-5,4 mil.

Garantier Nybil 2 år, fri service tre år/ 4 000 mil. Vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 5 år.

Skatt 360 kronor per år. 745 LE Bonus 10 833-16 667 kr.

Rivaler



Mercedes S 560 e Lång
Mercedes lyx-plug-in har en V6 på tre liter och 367 hästkrafter, och därtill en elmotor på 122 hästkrafter. Batteriet är på 13,5 kWh.
Pris: 1 152 000 kronor.



Lexus LS 500h AWD Executive
Skinn och valnöt håller lyxkänslan på hög nivå. Ingen laddhybrid, men hybriddriften gör Lexus LS relativt snål.
Pris: 1 195 000 kronor.



GALLERI
BMW 7-serie facelift 2020
78 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Nya Mustang Shelby GT500 har 770 hästkrafter!

Mattias Rabe 19 juni 2019

I början av året presenterade Ford nya Mustang Shelby GT500, men några effektsiffror fick vi inte då. Det får vi däremot nu – 770 hästkrafter plockas ur 5,2 liter stora och kompressor-matade V8:an.



Nya Mustang Shelby GT500 hade världspremiär på bilsalongen i Detroit i januari. Förutom att vi fick skåda muskelbygget bjöds vi även på vaga specifikationer. Det enda vi fick reda på är att motorn är en 5,2-liters V8, byggd med GT350-motorn som grund men utan den platta vevaxeln, som med en gigantisk kompressor på 2,65 liter når över 700 hästkrafter, att den sjuväxlade dubbelkopplingslådan kan byta växel på mindre än 0,1 sekund, att 0-97 km/h (0-60 mph) går på runt 3,5 sekunder och att kvartsmilen avverkas på under elva sekunder.

Nu, ett halvår senare, berättar Ford lite mer om bilen i allmänhet och om motorn i synnerhet. De benämner nya Mustang Shelby GT500 som deras kraftfullaste gatlegala bil någonsin och motorn har de gett epitetet ”mest effekttäta kompressormatade produktions-V8:an i världen”. Med effekttäthet syftar Ford högst sannolikt på fler hästkrafter per liter. Tar vi fram våra matematikkunskaper, division i detta fall, får vi 148 hästkrafter per liter. Det kan jämföras med Dodge Challenger SRT Demon som plockar 852 hästkrafter ur 6,2 liter kompressormatad V8, det vill säga 137 hästkrafter per liter.

Mycket kolfiber, bland annat fälgarna.

770 hästkrafter (760 amerikanska diton) och 847 newtonmeter är oerhörda siffror. Exempelvis hade gamla GT500 ”endast” 547 hästkrafter och 691 newtonmeter när den kom 2010. I sitt värsta utförande hade den 671 hästkrafter och 856 newtonmeter.

Nu väntar vi bara på att Ford ska meddela de officiella prestandasiffrorna. Vad gäller toppfarten har det ryktats om att den ska vara elektroniskt begränsad till 290 km/h och att Ford valt att inte fokusera på stabilitet i extrema hastigheter utan i stället riktat in sig på att få fram en bil som gör bra ifrån sig även när rak väg blir kurvig.

När nu Mustang Shelby GT500 är kommen återstår det bara att Shelby American sätter klorna i bilen och skapar ännu en Super Snake. Gamla generationen GT500 Super Snake hade 862 hästkrafter.

Missa inte att titta på filmerna ovan (i synnerhet den nedre av dem), och kanske framför allt lyssna till V8:an och kompressorns vinande.



GALLERI
Mustang Shelby GT500 2020
110 bilder



13. Pininfarina visar fler bilder på nya drömelbilen

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-06-21, 14:49

Ska börja byggas för hand nästa år.



Pininfarina är ett namn många i bilvärlden känner igen, men kanske inte kopplar ihop med elbilar. Den saken ska ändras med eldrivna superbilen Battista som ska sättas i produktion 2020.

Bilen, som är döpt efter "bilskrädderiets" grundare, har en effekt på 1.900 hästkrafter, vridmoment på 2.300 Nm och ska fixa 0–100 km/h på "mindre än två sekunder". Som jämförelse fixar Tesla Roadster 0–60 mph (96 km/h) på 1,9 sekunder. Vem som blir snabbast i verkligheten till 100 km/h återstår att se.

Pininfarina Battista har ett 120 kWh-batteri som ska ge en räckvidd på 45 mil, men självklart inte om prestandan som finns tillgänglig utnyttjas till max.

"Det är prestanda som är onåbar med en förbränningsdrivlina", skriver Pininfarina i ett pressmeddelande, och nämner att den eldrivna superbilen samtiigt kommer bli tillåten i alla kommande miljözoner.

Pininfarina Battista premiärvisades redan i mars, och nu får vi se fler bilder på superbilen.

Bilen ska handbyggas i Turin i 150 exemplar, och bara en tredjedel stannar i Europa, så någon vanlig syn lär den inte bli.









[Tesla Roadster är kvickast i världen och klarar 100 mil på en laddning]



Erik Söderholm

Bilnyckeln

14. Nissan e-NV200 som glassbil

2019-06-20

Nissan har tillsammans med glassproducenten Mackie's tagit fram Ice Cream Concept som är en liten glassbil baserad på eldrivna e-NV200.



***FILM**: https://youtu.be/ixFt2qTGnfM*

Bilen har utrustats med en stor lucka på sidan och innanför denna gömmer sig glassen som är redo att förtäras. Kunder kan betala med kontanter, kontaktlösa bankkort eller med sin smarta telefon.

Drickakylen, frysboxen och mjukglassmaskinen drivs av Nissans bärbara batteripack Nissan Energy Roam. Packet som är på 1,4 kWh kan laddas via solpanelen på taket på 2-4 timmar eller via ett vanligt eluttag på cirka en timme.

www.drivingelectric.com

Läs vidare och kommentera:

https://feber.se/bil/art/398821/nissan_env200_som_glassbil/

NyTeknik

15. Byton bekräftar – jätteskärmen blir verklighet

Felix Björklund 2019-06-18 13:08

När kinesiska Byton visade upp sitt elbilskoncept i fjol var det mycket som var futuristiskt. Bland annat en enorm skärm. Nu har tillverkaren visat produktionsbilen – och bekräftar att skärmen blir verklighet.



Det var under teknikmässan Consumer Electronics i Las Vegas som Byton i fjol visade upp sin version av hur en modern elbil skulle se ut. Och modellen hade onekligen en hel del uppseendeväckande punkter.

När det kom till drivlina var det dubbla elmotorer som gav 450 hästkrafter, ett 95 kWh batteripack vilket skulle ge en räckvidd på 520 km (NEDC) och gå att snabbladda 0-80 procent på under en halvtimme. Kunde man tänka sig en lite enklare version fanns det ett alternativ med enkel motor, 71 kWh batterier och 400 km räckvidd.

Men en av de stora wow-faktorerna var att tillverkaren petat ner en 49 tum bred och 9,8 tum hög skärm i bilen. Och helt plötsligt framstod Teslas jätteskärmar som små. Kul grej tyckte många – och avfärdade det som en slags gimmick som aldrig skulle klara sig hela vägen till produktion. Vad fel de hade.

Nu har Byton släppt de första bilderna på produktionsversionen av suven M-Byte – och där är skärmen kvar. Att den blir verklighet bekräftade sedan företaget i samband med invigningen av sin designstudio i Shanghai i slutet av förra veckan.

Man kan fråga sig hur stort behovet av jätteskärmen är, men Byton tänker sig en framtid där stor del av tiden i bilen inte kommer kräva att föraren är fastlåst vid körningen.

Läs mer: Porschen har mikrofoner som kan identifiera vattenplaning



Byton har kommit långt i utvecklingen

Och som om inte den skulle räcka har tillverkaren även satt in två skärmar till, en i armstödet/mittkonsolen och en i ratten.

Det är via rattskärmen som föraren kan styra vad som händer på panoramaskärmen. Därtill utlovas det även att systemet ska klara gå att styra med gester och genom röstkommandon.

Läs mer: Här är Cadillacs första renodlade elbil

På skärmen som sticker ut från armstödet styrs klimatanläggningen och sätena – men det ska även gå att och styra musiken där.

De som vill avfärda Byton som ytterligare en övervärderad kinesisk elbils-startup tänk om. Tillverkaren har kommit långt i utvecklingen, genomfört mängder av testkörningar i olika miljöer och dessutom fått in rejäla investerare. Inte minst Tencent som även äger en del av Tesla.

Det som fortfarande är oprövat är dock produktionen. Företaget håller på att sätta upp sin produktionsanläggning, men att få den att gå som en klocka kommer att vara en utmaning.

Byton har sagt att bilen kommer lanseras i Kina 2020 med en prislapp på motsvarande 425 000 kronor. Därefter ska M-Byte komma till USA och Europa. Vilken tidsram det kan handla om är inte helt klart.

Ny Teknik har sökt företaget för att få detta förtydligat men ännu inte fått svar.



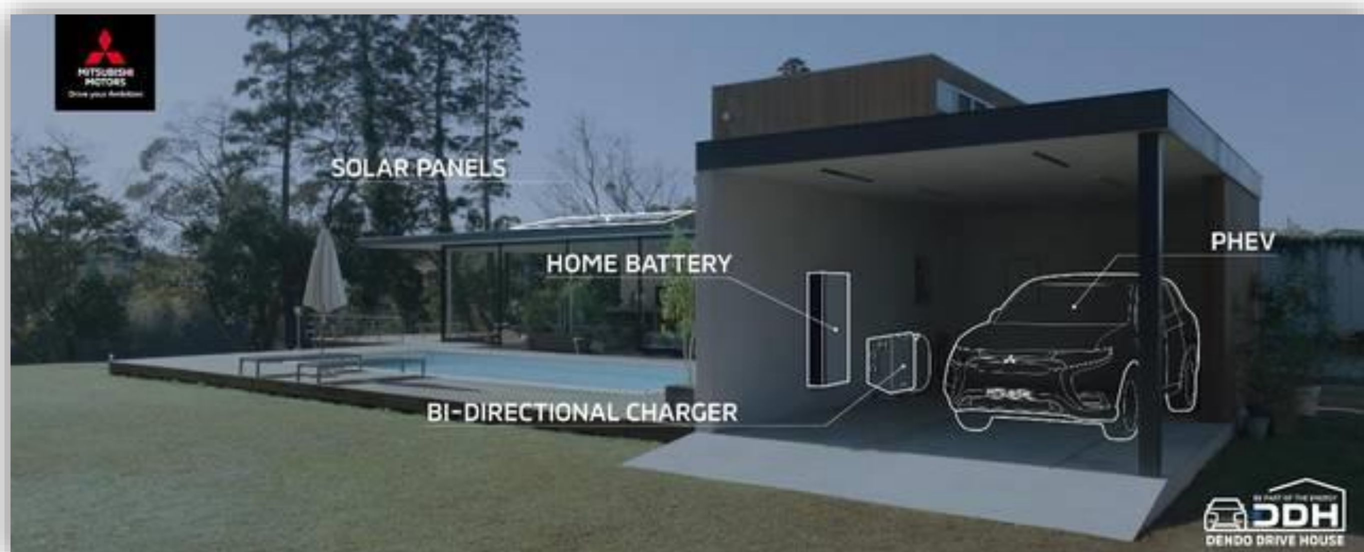
NyTeknik

16. Mitsubishi lanserar V2X – nu kan elbilen driva huset

Felix Björklund

2019-06-19 13:41

Teknik där elbilen integreras i el-infrastrukturen är hett. Nu presenterar Mitsubishi ett två-vägssystem där en laddbar bil kopplas samman med hus, andra bilar eller det fasta elnätet.



Mitsubishi ett tvåvägssystem där en laddbar bil kopplas samman med hus, andra bilar eller det fasta elnätet.

I Europa står en genomsnittlig bil parkerad 92 procent av tiden. Men bara för att bilen står stilla behöver den inte vara oanvänd. Det är tanken bakom systemet V2X. Nissan och Renault har i flera olika pilotprojekt testat olika vehicle-to-grid-lösningar och Mitsubishi har tidigare haft en lösning på den japanska marknaden där bilen kan agera energireserv åt ett hus.

Nu kommer en mer fullödig lösning som även vi européer kommer att kunna använda. Mitsubishi kallar det hela för "Dendo Drive". Det innebär att de nu kommer att börja implementera teknik och systemlösningar som binder samman bilen med sin omvärld. Tekniken bygger på data från bland annat 190 000 Outlander laddhybrider och hur de används i dagligt bruk.

I Japan kommer ett nätverk av energistationer, så kallade "Dendo Drive Stations", att byggas hos återförsäljarna där bilar kan kopplas upp mot fastigheten samt eventuella sol- och batterianläggningar. Därtill kommer även privatpersoner nu kunna använda en liknande lösning.

För privatbrukaren kallas ekosystemet för Dendo Drive House (DDH) och där är tanken att bilen och hemmet tillsammans genererar, lagrar och delar på energin. Och genom detta blir bilen även en del av el-infrastrukturen.

Mitsubishi presenterade sitt koncept redan i våras på Genèvesalongen. Men nu är det alltså redo att kommersialiseras. DDH-systemet kommer att börja säljas under senare delen av 2019 i Japan och Europa och drar nytta av den V2X-kompabilitet som Outlander haft sedan ett par år tillbaka.

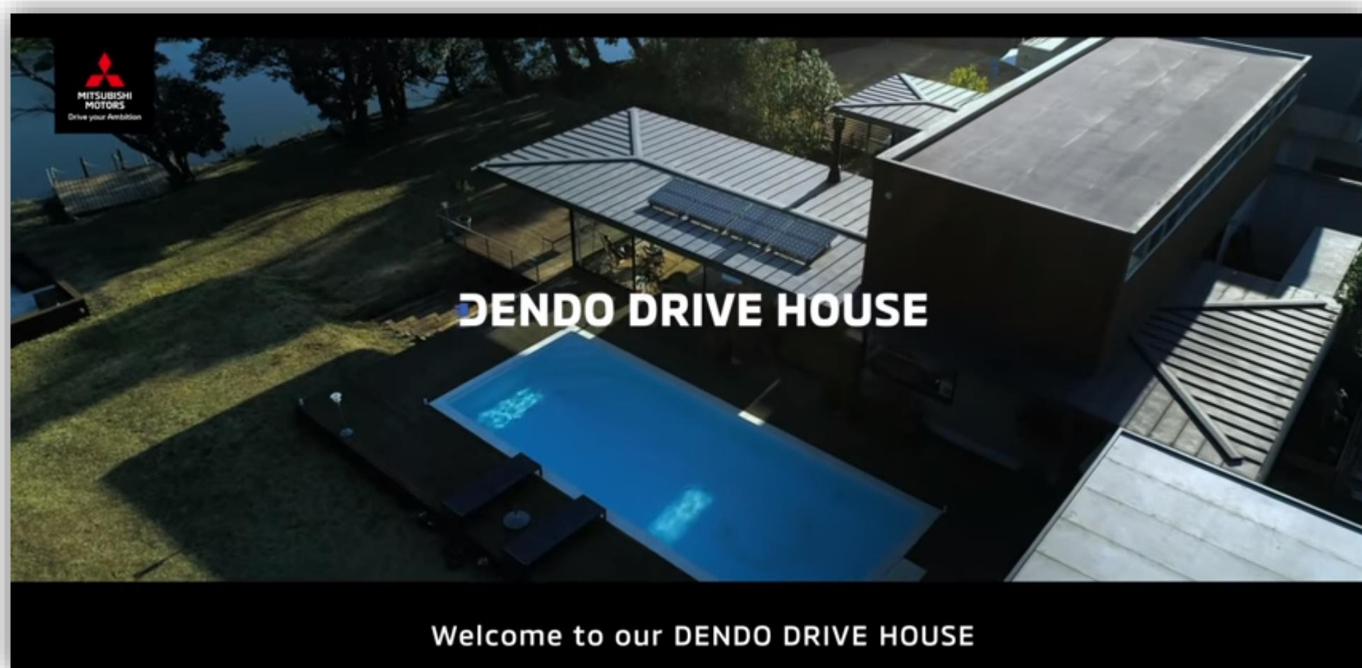
För de som installerar DDH-lösningen så kommer det gå att ladda bilen direkt via solpaneler, men även att lagra den och föra tillbaka till huset. För de som har en batterianläggning i sin fastighet så kan denna växelverkan med bilens batteri för att maximera effektiviteten – samt som garant för att bilen alltid kan köra på solel. För de som inte har solpaneler finns det en attraktionskraft i att ladda hus och bil på de tider då elpriset är som lägst.

Läs mer: Simone Giertz byggde om sin Tesla Model 3 till en pickup

Fördelarna är minskade drivmedelskostnader, men även minskade elkostnader då batteri-reserverna kan användas. För de som bor i glesbygden kan det även vara en trygghet att veta att bilen kan driva hela hemmet vid strömavbrott.

Mitsubishi anger att de kommer att sälja DDH som en paketlösning. Men i dagsläget är det inte helt klart vad denna innehåller eller vad den kommer att kosta.

FELIX BJÖRKLUND



FILM: ***https://youtu.be/WTEENrbyeAg?t=4***





17. Forskaren: Bensinen behöver bli dubbelt så dyr om Sverige ska nå klimatmålen

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-06-18, 16:41

"Politikerna måste inse att de låtit sig vilseledas."



Om Sverige ska nå klimatmålen och sänka koldioxidutsläppen med 70 procent mellan 2010 och 2030 skulle bensinpriset behöva bli dubbelt så högt. Det skriver professorn Per Kågeson i en artikel på DN Debatt.

En annan metod är att sätta ett bindande tak för utsläppen som stegvis sänks till motsvarande 30 procent av 2010 års nivå, enligt honom.

Med dagens beslut kommer Sverige bara nå 30 procents minskning, enligt Per Kågeson, men han säger att Sverige också kan nå 45 procents minskning med "hårda satsningar".

70 procents minskning kommer inte nås

Det skulle i så fall innebära bland annat en realhöjning av bensin- och dieselskatten på två procent per år, hårdare beskattning av förmånsbilar och förmånsparkering, att ta bort eller göra om reseavdragen och att skärpa hastighetsövervakningen för att få fler bilister att hålla farten för att sänka utsläppen.

"Politikerna måste inse att de låtit sig vilseledas. Beslutet att minska utsläppen av koldioxid från transportsektorn (exklusive flyg) med 70 procent mellan 2010 och 2030 bygger på brist-fälliga underlag. Införda och beslutade styrmedel kommer bara att nå 30 procent", skriver Per Kågeson.

Han tillägger att fenomen som e-handel och bilpooler inte kommer ha någon större effekt på bilåkandet före 2030.

Så mycket har bensinpriset ökat – i dagens penningvärde

Nya protester mot bensinpriserna – nu över 17 kronor litern

Alrik Söderlind: "Det är varken bensinpriset eller klimathotet som skrämmer mig"



18. Ny rapport: Därför borde vagnskadegarantin skrotas

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-06-19, 09:24

Infördes av Volvo på 1950-talet – men gynnar inte bilägarna, enligt Konkurrensverket.



I korthet

• Den treåriga vagnskadegarantin som följer med på köpet vid köp av en ny bil borde skrotas, enligt en ny rapport.

• Köparna borde själva få välja vilken försäkring de vill ha på sin nya bil, tycker Konkurrensverket.

• "Största förlorarna är bilägarna", säger vd:n för företaget Leaseplan.

Nästan alla märken som säljer bilar i Sverige har tre års vagnskadegaranti på bilarna. Det ingår i köpet, och så har det varit sedan 1950-talet när Volvo införde garantin.

Men som vagnskadegarantin ser ut och fungerar nu gynnar den knappast bilägarna, och i själva verket borde den skrotas. Det kommer Konkurrensverket fram till i en ny rapport som heter Makten över bilen.

För försäkringsbolagen är olika typer av bil- och trafikförsäkringar enormt viktiga: de står för över en tredjedel av intäkterna från skadeförsäkringar, enligt företaget Leaseplan som granskat innehållet i rapporten och uppmärksammat nyheten om vagnskadegarantin.

Men vagnskadegarantin, som alltså ingår vid köp av de flesta nya bilar och som innebär att bilägaren bara behöver teckna halvförsäkring på bilen under de första tre åren, gynnar alltså inte bilägarna enligt den nya rapporten.

Gynnar inte bilköparen

Anledningen är att den bara gynnar några få stora bilmärken och de stora försäkringsjättarna på bekostnad av bilköparna, mindre försäkringsbolag och oberoende verkstäder som inte är märkesauktoriserade.

En följd av vagnskadegarantin är att bilägaren inte får använda vilken verkstad som helst för att åtgärda fel som uppstår på bilen och som täcks av garantin. Istället måste bilägaren använda särskilda auktoriserade verkstäder som bilmärket och försäkringsbolaget har avtal med.



Det var Volvo som införde den svenska vagnskadegarantin på 1950-talet.

Bilköparen får heller inte veta någonting om hur dyr vagnskadegarantin är. Den borde vara frivillig, tycker Konkurrensverket. Som det är nu är vagnskadegarantin i princip en försäkring som köparen betalar för vare sig han eller hon vill eller inte.

Den som bara vill ha en halvförsäkring på bilen, eller välja själv vilket försäkringsbolag som ska ansvara för vagnskadedelen, ska kunna göra det, tycker Konkurrensverket.

Finns knappt i andra länder

En annan nackdel med vagnskadegarantin som den är utformad idag är att självrisken kan vara betydligt högre än för en vanlig helförsäkring. Dessutom är den i princip ett helt svenskt fenomen – den existerar inte i andra länder, enligt Leaseplan.

"De största förlorarna är bilägarna som inte får välja försäkringsbolag de första tre åren, inte kan välja bort vagnskadegarantin mot ett lägre inköpspris och som får en betydligt högre självrisk än för en normal helförsäkring", säger Roelof Hansman, vd på Leaseplan.



Ingen ersättning – trots garanti: Klassas som "visuellt fel"



Svensk Fordonsgaranti fälls – tvingas betala miljonbelopp

Klassiker

19. Volvo 1800 ES: Snygg avslutning

Publicerad **16 juni 2011 text: Staffan Erlandsson foto: Per Hammarsjö**

KÖPGUIDE

Spännande design och robust teknik, sista versionen av Volvos sextiotalssportis är den mest användbara. Folkhumorn döpte den snabbt till fiskbilen. Med drygt 8 000 tillverkade ex blev den ingen succé men i dag är den allt mer eftertraktad.



Redan på Bryssels bilsalong i april 1960 visades P1800 för första gången. Först 1968 var Carozzeria Coggiola klara med den prototyp till 1800 ES som Volvo till slut fastnade för efter många turer i ärendet. Designen gick utan större förändringar till produktion som dock inte startade förrän hösten 1971. Vissa kallar den något avmätt för fiskbilen. Andra ser den som en vacker vidareutveckling av Pelle Pettersons och Fruas redan lyckade grunddesign. I grund och botten är det en Volvo med alla dess fördelar i form av långlivade motorer, starka växellådor och tillförlitlighet som man kanske inte förväntar sig av en sportkupé med närmare 40 år på nacken. Karossen är av typen 2+2-typ, där baksätet bör betraktas som extra lastutrymme.

Mer historia tack!

Arbetet med vad som skulle bli 1800 ES började redan i mitten av 1960-talet när Volvodesignern Jan Wilsgaard tog fram de första skisserna på kombiversionen. Det första förslaget kallades Beach Car och ratades tämligen omgående. Förslag två var en smäckrare version med namnet Jaktvagnen som följdes av ännu en design kallad Raketen. Italienska Frua och Coggiola byggde prototyper för utprovningen som resulterade i avslag för samtliga. Skälen var antingen en alltför futuristisk design eller så blev produktionskostnaden för hög. Italienska Carrozzeria Coggiola fick så i uppdrag att ta fram en prototyp på eget bevåg. Med utgångspunkt från de tidigare designförslagen byggdes en prototyp på en vanlig 1800 S som var klar i december 1968. Volvoledningen föll pladask och till hösten 1971 började serieproduktionen som varade fram till sommaren 1973 med 8 077 exemplar byggda.



Volvo 1800 ES: Snygg avslutning

Är det svårt att hitta en 1800 ES?

Med tanke på den låga tillverkningssiffran finns det förvånansvärt många ute till salu, både svensksålda och importerade. Titta gärna in på svenska P1800-klubbens hemsida. Även holländska 1800 ES-klubben rekommenderas på www.1800es.nl.

Är det viktigt att bilen är svensksåld?

Nej. Idag finns det fler svenskregistrerade ES än det såldes nya tack vare en diger import, främst från USA. Visst, en del USA-modeller har svagare motorer och är lite tyngre på grund av krockkraven men som alltid är det skicket kontra priset som avgör.

Ska jag välja automat eller manuell växellåda?

Med automatlådan kommer en högre bränsleförbrukning, en aningen slöare och bullrigare vagn. Ska bilen användas mycket kanske en manuell låda är att föredra men oftast blir det så få mil per år att den ökade förbrukningen är försumbar. Vid en eventuell försäljning kanske den automatväxlade drar till sig något färre spekulanter, men prisbilden är densamma.

Är det svårt att hitta reservdelar?

Inte särskilt. Föreningen SVIS – Svenska Volvoklubbar I Samverkan – är en ideell organisation som tryggar stora delar av reservdelsförsörjningen. Deras lista innehåller runt 900 delar till P1800 som säljs till humana priser. Är någon del utgången inväntar man fler ordrar och tillverkar en ny serie delar. Även företag som VP Autoparts och Genuine Classic Parts har mycket delar av originalkvalitet. Glöm heller inte Volvo själva som fortfarande har en hel del i lager till modellen.

Vad kostar den då?

Spannet är brett; 20 000–200 000 kr. I botten hittar vi högerstyrda och rostiga exemplar, ett komplett påbörjat men inte helt slutfört objekt bör ligga runt 50 000–60 000 kr. Bilar med endast lite småpyssel innan sommaren bör kosta ungefär 80 000 kr. En färdig bil, i så kallat bra bruksskick, kan vara värd 100 000 kr. Unika exemplar renoverade till nyskick kan sticka iväg upp mot 200 000 kr. Den dyraste ES som sålts borde vara den USA-bil med endast 35 mil på mätaren som gick till Norge för 350 000 kr.

Varför ska man köpa en ES och inte en vanlig 1800E?

Det är en fråga om tycke och smak. Förutom karossformen är det bara små detaljer som skiljer en 1800 E från en ES. Kanske det mer flexibla lastutrymmet och den spännande, nyskapande designen gör att du faller för just en 1800 ES.



Hårdfakta: Volvo P1800 ES

Nypris:	36 000 kronor
Värde idag:	80 000 – 120 000 kronor.
Motor:	Rak fyrcylindrig med stötstänger, två ventiler per cylinder. Bränsle-insprutning. Vattenkylning. Volym 1 986 cm3. Max effekt 124 hk DIN (91 kW) vid 6 000 r/min. Max vridmoment 167 Nm vid 3 500 r/min. (I USA var effekten 112 hk)
Kraftöverföring:	Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda med överväxel. Golvspak. Trestegs automat som tillval.
Mått:	Axelavstånd 245 cm. Längd/bredd/höjd 440/170/129 cm. Spårvidd fram/bak 131/131 cm. Vikt 1 260 kg. Tank 45 liter.
Fjädring/hjulställ:	Skruvfjädring fram och bak. Fram tvärlänkar, bak stel axel. Hydrauliska stötdämpare.
Styrning:	Snäcka, ej servo. 3,75 varv mellan fulla rattutslag. Vändcirkel 9,6 m.
Hjul:	Plåtfälgar, bredd 5,5 tum, däck 185-70 HR 15.
Elsystem:	12 volt, växelström.
Bromsar:	Skivor fram och bak. Servo.
Fartresurser:	Toppfart 181 km/h. Acceleration 0–100 km/h 10,5 s.
Förbrukning:	0,97 l/mil blandad körning.
Källor:	Jan Ulléns Bilfakta 1973. Bil i väl fungerande bruksskick, original eller re-noverad men ändå med vissa mindre defekter.

Klubbliv

Svenska P1800-klubben är synnerligen aktiv med en enorm kunskap om bilarna. På deras hemsida hittar du matnyttigheter som verkstadshandböcker och broschyrer. Som medlem får du även klubbens tidning P1800-magasinet. Klubben arrangerar även träffar landet runt. www.volvop1800club.se.

Reservdelar och service

Mycket finns tillgängligt genom SVIS, VP Autoparts och GCP. Nytillverkning sker. Prisexempel: framskärm finns för 6 858 kr, ny stolklädsel i läder till framstolarna 7 640 kr, låscylinder till bakluckan 210 kr och rostfritt avgassystem 4 695 kr.

Checklista – kolla detta innan du slår till!

Kaross

Rost kan förekomma överallt. 1800-serien har dessutom helsvetsad kaross, så en renovering blir krånglig för hemmameckaren eller dyr att lämna bort. Kontrollera tvärbalken under förarens fötter. Sparklådorna drabbas ofta av rost från insidan beroende på igensatta dräneringshål, lyft på golvmattorna och kontrollera golvet. Lyktpottorna är rostbenägna. I bakre hjulhuset finns en ficka mellan tank och hjulhus som gärna samlar på sig grus och annat fuktbindande material. Stick även upp handen i främre hjulhuset där skärmen gränsar mot motorn. Balken som löper där rostar friskt om det inte hålls rent. Det gamla tricket att gå över karossen med magnet är inte helt fel då det förekommer fusklagningar med glasfiber. Känn med magneten ovanför framljusen och runt blinkerslamporna. Kontrollera även glipan mellan motorhuv och skärmar samt dörrar och skärmar. Den ska vara 5-6 mm hela vägen. Mellan framskärmens nederkant och sparklådor ska det finnas spår som gärna läggs igen vid renovering. Jämför gärna med en originalbil att spåren ser riktiga ut. En Volvo-mekaniker som arbetade på modellen under många år har aldrig bytt någon bakruta. Däremot kan det bli glapp i gängjärnet där själva axeln av hårdmetall löpte i mjukare material med slitage och glapp som följd. Kolla att dräneringshålen som sitter halvt dolda bakom en rostfri list under luckan inte är igensatta.

Mekanik

B20-motorn är i princip skottsäker. 1800 ES har dock Bosch Jetronic bränsleinsprutning vilken kan vara svår att felsöka. Ofta är det ett varierande bränsletryck som ställer till det. Hela slangar i motorutrymmet är viktigt. Ett tips är att under körning på halvgas kontrollera att varvtalet inte fluktuerar. Även spridarnas tätning bör kontrolleras. Overdrive-funktionen kontrolleras genom att tändningen slås på med fyrans växel ilagd. Då du slår till och från overdriven ska ett klick höras från solenoiden.

Chassi

Främre stötdämparinfästningen kan råka illa ut på bilar som försetts med hårdare dämpare. Fjädrar kan mattas och bromsskivor rostar om de står oanvända för länge. Funktionen på ZF-styrväxeln ska vara god. Kontrollera oljenivån noga. Byt gärna hardyskivan till styrningen i förebyggande syfte. En trasig hardy kan sluta med dikesvisit eller värre.

Elsystem

Säkringsdosan som sitter placerad på vänster torpedvägg saknar ofta locket då det krymper och inte längre passar. Vid låsning av huven kan man då lätt komma åt någon säkring av misstag. I övrigt inga speciella problem förutom att ledningarna börjar bli gamla och torra. ES-bilarna har fler kontakter i motorn på grund av insprutningen som man bör ha koll på.

Inredning

Det mesta finns att köpa idag, med allt från tak till stolar till sidopaneler, men det är inte gratis. Även färdigpressad och stansad papp som utgör själva formen finns tillgängliga i korrekt form.



Klassiker

20. Grattis Lynx!

Publicerad **26 juni 2009 Text Bo Legelius**

I dag när Rakel och Lea har namnsdag uppmärksammar vi även Lynx!



Lynx är det engelska (och latinska) ordet för lodjur och det namnet har prytt bilmodeller från Mercury, Lea Francis och Riley.



Mercury Lynx 1981 är tämligen okänd i Europa men är det inte något bekant över den? Jo, det är förstås en Mercuryversion av den första framhjulsdrivna Ford Escort som lanserades 1981 som en världsbil. Den tillverkades i USA också under sitt rätta namn och såldes då genom Fordåterförsäljarna som efterträdare till Pinto. Hos Mercury hade Pinto hetat Bobcat som alltså nu efterträddes av Lynx.



Mercury Lynx var amerikaniserad med mera krom än sin europeiska kusin. Den lilla kombin kunde fås som en Woody med fuskträapplikationer på sidan. Det var i 1980-talets USA inte längre något konstigt med småbilar och Escort och Lynx hamnade flera år högt i försäljnings-statistiken.



Mercury Lynx fanns också i sportmodellen XR3. Nu är det 1986 och då gäller spoilers och matt-svart. Lynx ersattes 1990 av Tracer som liksom den nya amerikanska Escort baserades på Mazdas 323-plattform.



Efter ett produktionsavbrott på sex år återkom det engelska märket Lea-Francis på London-salongen 1960 med en fyrsitsig sportbil som kallades Lynx. Den hade motor från Ford Zephyr och växellåda från Triumph TR3. Formgivningen var milt uttryckt egensinnig. Ett exemplar visades året därpå på bilutställningen i Amsterdam men firman var finansiellt på fallrepet och det blev bara tre exemplar. Dessa ägs nu alla av en och samme samlare.



Den som följt serien namnsdagsbilar vet att det engelska märket Riley dyker upp ideligen. Namnet Lynx använde Riley 1933-1938 på en lågbyggd tourerkaross med fyra dörrar som kunde kombineras med de olika chassier och motorer som Riley tillhandahöll.

SPORT
BLADET

21. Seger för Johan Kristoffersson på Nürburgring

Av Anna Andersson 22 juni 2019 16:57

Vann i WTCR för första gången



Johan Kristoffersson tog första segern i WTCR

Johan Kristoffersson har tagit sin första seger i WTCR på klassiska Nürburgring.

Svensken som förra året vann sin andra VM-titel i rallycross tävlar i år i WTCR, det världsomspännande mästerskapet för touringcars, och i Tyskland kom hans hittills största framgång.

En seger på Nürbrugring före belgaren Frederic Vervisch.

– Jag är verkligen glad över att få starta loppet från pole position och sedan lyckas vinna det också, säger Johan Kristoffersson.

Snabbaste varvet

Han vann det andra av helgens tre lopp i WTCR och slog också till med det snabbaste varvet.

– Jag har inte varit här sedan 2011 och såg verkligen fram emot att tävla på den här klassiska banan. Det var jämnt under inledningen, men det var en väldigt bra fajt och bilen var bra. Jag kunde till och med njuta lite på slutet.

Kristoffersson ligger på 14:e plats i mästerskapet, Daniel Haglöf är 21:a. Bäst av svenskarna är Thed Björk som är trea totalt när fyra tävlingshelger återstår av säsongen.



SLUT